



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 94]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 21, 2004/वैशाख 31, 1926

No. 94]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 21, 2004/VAISAKHA 31, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 मई, 2004

सं. टीएमपी/19/2004-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित पोत संबंधी सभी प्रभारों की अधिकतम दरों को संलग्न आदेशानुसार घटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/19/2004-जेएनपीटी

आदेश

(मई 2004 के 4 थे दिन पारित किया गया)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने अपने दरमान (एसओआर) की सामान्य संशोधन के लिए इस प्राधिकरण के समक्ष जनवरी 2002 में एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। इस प्राधिकरण ने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव पर 27 अगस्त 2002 को एक आदेश पारित किया था जो 5 सितम्बर 2002 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.1 वर्ष 2002-03 और वर्ष 2003-04 की वित्तीय स्थिति के आधार पर जेएनपीटी के प्रस्ताव का विश्लेषण किया गया था। प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत संक्षिप्त लागत स्थिति निम्नानुसार है:-

क्रमांक	गतिविधि	2002-2003		2003-2004	
		(रु. लाखों में)	(प्रतिशतता में)	(रु. लाखों में)	(प्रतिशतता में)
1.	पत्तन समूचा	(+) 2186.34	(+) 5.25%	(+) 2711.60	(+) 5.80%
2.	कन्टेनर	(-) 1590.14	(-) 8.01%	(-) 172.62	(-) 0.76%
3 क	भारी मात्रा में तरल कार्गो	(+) 809.35	(+) 59.00 %	(-) 291.31	(-) 26.06
3 ख	भारी मात्रा में सूखा कार्गो	(-) 5384.87	(-) 425.74%	(-) 4985.49	(-) 398.04%
4.	नौवहन	(+) 6664.94	(+) 45.44%	(+) 6454.19	(+) 40.09%
5.	सम्पदा	(+) 1437.94	(+) 32.12%	(+) 1513.46	(+) 31.63%

2.2 उपर्युक्त लागत स्थिति के संदर्भ से, इस प्राधिकरण द्वारा पोत-संबंधी प्रभारों पर निम्नलिखित निर्णय लिए गए थे :-

"यह देखा जाएगा कि समूचे रूप में पत्तन वर्ष 2002-03 और वर्ष 2003-04 में, जो इस प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के अनुषंगिक वर्ष है, अतिरिक्त (बचत / लाभ) दिखाएगा। नौवहन और सम्पदा गतिविधियाँ भी भरपूर (बचत / लाभ) दिखाती हैं जो भारी मात्रा में कार्गो प्रहस्तन में अत्यधिक घाटे की पूर्ति के लिए जाएंगी। कन्टेनर प्रहस्तन गतिविधि में भी इन दो वर्षों में थोड़ा घाटा दिखाया गया है। इस गतिविधि के अन्तर्गत लंगरगाहों की लागत का गलत आबंटन और नौवहन गतिविधि के अन्तर्गत विचारित तत्संबंधी लंगरगाह भाड़ा आय यदि ठीक कर दी जाती है तो यह घाटा भी नहीं रहेगा।"

" नौवहन गतिविधि बहुत अधिक मात्रा में बचत / लाभ दिखा रही है। चूंकि समूचे रूप में पत्तन बचत / लाभ की स्थिति प्रदर्शित करता है, पोत-संबंधी प्रमारों में कमी करने की गुंजाइश है। चूंकि जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में, पोत संबंधी प्रमारों में कमी के लिए एक अलग से प्रस्ताव करने की अपनी मनशा के प्रति सुस्पष्ट बयान दिया है, यह प्राधिकरण पोत संबंधी प्रमारों में सुओ-मोटू कमी लागू नहीं करना चाहता है। पोत संबंधी प्रमारों के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने देने के लिए जेएनपीटी को छः माह का समय देना युक्तियुक्त होगा। यदि, निर्धारित समय सीमा में यह नहीं होता है तो यह प्राधिकरण, उपलब्ध सूचना के आधार पर प्रमारों में परिवर्तन के लिए सुओ-मोटू कार्रवाई करने के लिए विवश होगा। उपयोगकर्ता भी, इस विषय में अपना प्रस्ताव, यदि कोई हो तो भेज सकते हैं।

3. तत्पश्चात, जेएनपीटी ने दिनांक 28 नवम्बर 2002 के अपने पत्र के माध्यम से, इंटर शलिया, यह आश्वासन दिया कि वह दिसम्बर 2002 के अंत तक, पोत संबंधी प्रमारों के विषय में एक विशिष्ट प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। किन्तु जेएनपीटी से इस विषय में अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

4. यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी ने पोत संबंधी प्रमारों में कमी के बारे में इस प्राधिकरण के निर्णय को चुनौती नहीं दी है। वास्तव में, इसने तो दिसम्बर 2002 तक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करना स्वीकार किया है। उसके बाद, जेएनपीटी को पर्याप्त समय दिया गया है किन्तु उनकी ओर से प्रतिसाद की अभी भी प्रतीक्षा ही हो रही है। इसलिए, इस प्राधिकरण के लिए जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रमारों की जिसके बारे में इसके दिनांक 27 अगस्त 2002 के आदेश में निर्णय पहले से ही हो गया है। अब और अधिक समय खोए बिना, इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा आरम्भ कर दी जानी चाहिए।

5.1 इस प्रकरण में, सामान्यतः कोई समीक्षा और प्रमारों में पुनर्समायोजन भावी प्रभाव से लागू होना होगा क्योंकि इन्हें पिछले प्रभाव से लागू करने पर बिल प्रस्तुत करने में बहुतसी कठिनाइयाँ आ जाएंगी। ऐसा होते हुए, इस प्रकरण में प्रशुल्क के स्तर का निर्धारण करने के लिए आगामी दो वित्तीय वर्षों में आनुषंगिक स्थिति आवश्यक होगी। जेएनपीटी से किसी भी प्रकार के प्रतिसाद के अभाव में, हम दिनांक 27 अगस्त 2002 के आदेश में पहले विचारित लागत स्थिति के आधार पर यह एक पक्षीय (सुओ-मोटू) समीक्षा करने के लिए विवश है। वर्ष 2003-2004 के लिए पहले विचारित अनुमान के आधार पर कन्टेनर प्रहस्तन, भारी मात्रा में तरल कार्गो प्रहस्तन, भारी मात्रा में शुष्क कार्गो प्रहस्तन आदि गतिविधियों पर वर्ष 2003-04 में 5449.42 लाख रुपये का कुल घाटा बताया गया है। यदि यह भी मान लिया जाए कि नौवहन गतिविधि में उपलब्ध बचत / लाभ तीन गतिविधियों में हुए घाटे को पूरी तरह भरपाई कर देगा, यद्यपि सम्पदा गतिविधि में उपलब्ध बचत / लाभ की दृष्टि से जरूरी नहीं कि यह सही स्थिति हो, फिर भी नौवहन गतिविधि के अन्तर्गत 1004.77 लाख रुपये का लाभ/बचत उपलब्ध होगा। यह बचत / लाभ नौवहन गतिविधि के अंतर्गत अनुमानित प्रचालन आय का 15.56% होगा। चूंकि स्वीकार्य लागत और अनुमेय लाभ की अनुमति देने के बाद ही बचत / लाभ का अनुमान लगाया गया है। यदि यह निष्कर्ष निकाला जाए कि जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रमार सामान्य लागताधिक दृष्टिकोण द्वारा अपेक्षित स्तर से 15.56% अधिक निर्धारित किए गए। इसलिए वर्ष 2003-04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर, पोत संबंधी प्रमारों में 15.56% कमी करने की गुंजाइश है।

5.2. यहाँ यह मान कर चलना होगा कि लंगरगाह भाड़ा की यूनिट में 1 जन. 2003 से परिवर्तन लागू किया गया था। अमरीकी डालर की तुलना में हाल ही में रुपये के मूल्य में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, पिछले सामान्य संशोधन के समय वर्ष 2003-04 की आय का अनुमान लगाने के लिए उपयोग में लाई गई विनिमय दर हो सकता है, शायद, सही सही तस्वीर प्रस्तुत न करे। इन दो घटनाक्रमों की दृष्टि से वर्ष 2003-04 की अनुमानित प्रचालन आय और उसी प्रकार नौवहन गतिविधि में बचत / लाभ की स्थिति में कमी हो सकती है। पुनश्च, जेएनपीटी से उपलब्ध किसी भी विवरण के अभाव में वर्ष 2003-04 के लिए निम्बल बचत / लाभ पर प्रभाव का समुचित रूप से अनुमान लगा पाना संभव नहीं है। तथापि वर्ष 2003-04 के लिए निम्बल बचत / लाभ में गिरावट की गुंजाइश रखते हुए जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रमारों में पहली बार 10% कमी तो तुरंत की जा सकती है।

6.1. जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है, प्रशुल्क के निर्धारण में अग्रदर्शी प्रतिदर्श का अनुपालन किया जाता है। अगस्त 2002 में, दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के बाद जेएनपीटी में निम्नलिखित घटनाओं को ध्यान में रखने की आवश्यकता है क्योंकि ये पत्तन की वित्तीय स्थिति पर उल्लेखनीय रूप से प्रभाव डालेंगी।

- (i) जेएनपीटी में वर्तमान दरमान को निर्धारित करते समय, वर्ष 2003-04 के लिए अनुमानतः 7.6 लाख टीईयू मालगुजारी पर विचार किया गया था। विभिन्न पत्र-पत्रिकाओं में हाल ही में प्रकाशित रिपोर्टों के अनुसार वर्ष 2003-2004 में जेएनपीटी कन्टेनर टर्मिनल में 10 लाख टीईयू से भी अधिक माल गुजारी प्रहस्तिता की गई है।
- (ii) वर्ष 2003-2004 में एनएसआईसीटी से 10 लाख टीईयू रायल्टी का अनुमान था। रिपोर्टों से पता चलता है कि एनएसआईसीटी ने वर्ष 2003-2004 में लगभग 12 लाख टीईयू का प्रहस्तन किया है।
- (iii) वर्ष 2003-2004 में नौवहन गतिविधि से अनुमानित आय, कन्टेनर यातायात में तीव्र वृद्धि के कारण बढ़ गई होगी।
- (iv) पिछले सामान्य संशोधन के समय किए गए लागत विश्लेषण ने बताया कि बल्क टर्मिनल्स पर प्रचालनों के कारण भारी घाटा हुआ और उस घाटे की नौवहन / सम्पदा गतिविधियों में उपलब्ध बचत / लाभ से पूर्ति करनी पड़ी। यदि बल्क टर्मिनल को तीसरे टर्मिनल में परिवर्तित कर दिया जाए और परिवर्तित टर्मिनल को बीओटी व्यवस्था के अन्तर्गत प्रचालित किया जाए तो इस स्थिति में बदलाव आ सकता है।
- (v) जेएनपीटी में उथले पानी वाले लंगरगाहों के पहले ही वाणिज्यिक प्रचालन में लगा दिया गया है। इससे भी जेएनपीटी के राजस्व में बढोत्तरी हुई होगी।

6.2. इन घटनाक्रमों की दृष्टि से यह समुचित रूप से विश्वास किया जा सकता है कि जेएनपीटी की वित्तीय स्थिति में अनुकूल परिवर्तन आया होगा।

7. इन घटनाक्रमों को ध्यान में रखते हुए पोत-संबंधी प्रमारों में 10% से अधिक एक तरफा कमी करने का मामला बन सकता है। सामान्य रूप से 2 वर्ष के निर्धारित प्रशुल्क वैधता चक्र का अनुसरण करते हुए जेएनपीटी के दरमान की अगली समीक्षा सितम्बर 2004 में अपेक्षित हो जाएगी। उस प्रक्रिया के एक भाग के रूप में हम पिछले दो वर्षों की वास्तविक वित्तीय स्थिति और अगले दो वर्षों की अनुमानित वित्तीय स्थिति की जाँच-परख करेंगे। उससे उभरने वाली स्थिति के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के प्रशुल्क में उत्तरोत्तर समायोजन के बारे में निर्णय करेगा। इस प्रकार की जाँच-परख समय पर हो जाए और संशोधित दरमान निर्धारित समय-सीमा से पर्याप्त पहले प्रकाशित (अधिसूचित) हो जाए, इसके लिए जेएनपीटी

को सलाह दी जाती है कि वह सभी प्रासंगिक लागत विवरणों के साथ अपना प्रस्ताव (इस प्राधिकरण के समक्ष) 31 जुलाई 2004 तक प्रस्तुत कर दे। यदि जेएनपीटी दरमान की अगली समीक्षा के लिए निर्धारित समय सीमा के भीतर अपना प्रस्ताव लेकर नहीं आता है यह प्राधिकरण इस प्रकरण को एक बार फिर, अगस्त 2004 में उपलब्ध सूचनाओं के आधार पर पोत संबंधी प्रमारों में और अधिक कमी हेतु एक प्रतीय निर्णय के लिए ले लेगा।

8. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी के पोत-संबंधी प्रमारों में कमी के लिए निम्नानुसार निर्णय लेता है:-

- (i) जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित सभी पोत-संबंधी प्रमारों की अधिकतम दरों में 10% कमी की जाएगी। दरों में यह कमी इस आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद प्रभाव में आएगी।
- (ii) जेएनपीटी के प्रमारों में और अधिक कमी का मामला बनता दिखता है। जेएनपीटी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के समय, जो सितम्बर 2004 में अपेक्षित है, लागत स्थिति का विश्लेषण करने के बाद इस विषय में कोई निर्णय लिया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए जेएनपीटी को अपना प्रस्ताव 31 जुलाई 2004 तक प्रस्तुत कर देना चाहिए।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधा. ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 18th May, 2004

**No. TAMP/19/2004-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby reduces the ceiling rates of all vessel-related charges prescribed in the Scale of Rates of Jawaharlal Nehru Port Trust as in the Order appended hereto.

## Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/19/2004-JNPT

### ORDER

(Passed on this 4th day of May 2004)

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) filed a proposal before this Authority in January 2002 for a general review of its Scale of Rates (SOR). This Authority had passed an order on 27 August 2002 on the proposal of the JNPT for the general revision of Scale of Rates which was notified in the Gazette of India on 5 September 2002.

2.1. The analysis of the JNPT proposal was made based on the financial position for the years 2002-03 and 2003-04. The summarized cost position accepted by this Authority during the tariff revision exercise is as follows:

Sl. No.	Activity	2002-03		2003-04	
		(Rs. in Lakhs)	(in percentage)	(Rs. in Lakhs)	(in percentage)
1.	Port as a whole	(+) 2186.34	(+) 5.25%	(+) 2711.60	(+) 5.89%
2.	Container	(-) 1590.14	(-) 8.01%	(-) 172.62	(-) 0.76%
3a.	Liquid Bulk Cargo	(+) 809.35	(+) 59.00%	(-) 291.31	(-) 26.06
3b.	Dry Bulk Cargo	(-) 5384.87	(-) 425.74%	(-) 4985.49	(-) 398.04%
4.	Marine	(+) 6664.94	(+) 45.44%	(+) 6454.19	(+) 40.09%
5.	Estate	(+) 1437.94	(+) 32.12%	(+) 1513.46	(+) 31.63%

2.2. With reference to the above cost position, the following decisions on vessel-related charges were taken by this Authority:

"It will be seen that the Port as a whole shows a surplus for the years 2002-03 and 2003-04, which are the relevant years for this tariff revision exercise. The Marine and Estate activities also show substantial surpluses, which go to cross-subsidise the huge deficit in the Bulk handling activity. The Container

handling activity shows a small deficit for the two years. This deficit also will not exist if the wrong allocation of cost of berths under this activity and corresponding berth hire income considered under the Marine activity is rectified."

"The Marine activity shows a surplus of a very high order. Since the Port as a whole also depicts a surplus position, there is scope for reduction of the vessel-related charges. Since the JNPT has made a categorical statement at the joint hearing about its intention to propose separately reduction in vessel-related charges, this Authority does not like to effect *suo motu* reductions in vessel-related charges. It is reasonable to allow six months time for the JNPT to come up with a suitable proposal of reducing VRCs. If it does not happen within the stipulated time limit, this Authority will be constrained to proceed *suo motu* to alter the charges based on the information available. Users may also send their proposals, if any, in this regard."

3. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 28 November 2002, *inter alia*, assured that it would submit a specific proposal regarding vessel related charges by end of December 2002. No such proposal was, however, received from JNPT so far.

4. It is noteworthy that the JNPT has not challenged the decision of this Authority about reduction in the vessel-related charges. In fact it has even agreed to submit a suitable proposal by December 2002. Sufficient time has been allowed to the JNPT thereafter, but response from its end is still awaited. It is therefore, necessary for this Authority to initiate a *suo motu* review of the vessel-related charges at the JNPT, as already decided in its order dated 27 August 2002, without any further loss of time.

5.1. Ordinarily, any review and readjustment in the charges in this case will have to be with prospective effect since giving retrospective effect will create lot of complication in the billing. That being so, for determination of level of tariff in this case, the position relevant for the next two financial years would be necessary. In the absence of any response from the JNPT, we are constrained to carry out this *suo motu* review based on the cost position considered earlier in the order dated 27 August 2002. Based on the estimates for 2003-04 considered earlier, the container handling, liquid bulk handling and dry bulk handling activities put together reported a total deficit of Rs.5449.42 lakhs during the year 2003-04. Even if it is presumed that the surplus available in the marine activity would have fully contributed towards deficit in these 3 activities, though it may not necessarily be the correct position in view of the surplus available in the estate activity also, still there would be a surplus of Rs.1004.77 lakhs available under the marine activity. This surplus would be 15.56% of the estimated operating income under the marine activity. Since the surplus is estimated after allowing admissible costs and permissible return, it may not be unreasonable to conclude that the vessel-related charges at the JNPT are pegged at 15.56% more than the level warranted by the usual cost plus approach. Based on the estimated cost position for 2003-04, there is, therefore, a scope for reduction of the vessel-related charges by 15.56%.

5.2. It has to be recognized that a change in the unit of berth hire was introduced with effect from 1 June 2003. In view of the recent appreciation in Indian rupee vis-à-vis US dollar, the exchange rate considered for estimation of income for 2003-04 at the time of the last general revision may not, perhaps, give a true picture. In view of these two developments, there could be reduction in the estimated operating income for 2003-04 and hence the surplus position under the marine activity. Again, in the absence of any details available from the JNPT, it is not possible to reasonably estimate the impact in the net surplus for the year 2003-04. In any case, allowing a cushion for drop in the net surplus for 2003-04, the vessel-related charges at the JNPT can be in the first instance reduced by 10% immediately.

6.1. As mentioned earlier, determination of tariff follows a forward-looking model. The following developments at the JNPT subsequent to the last general revision of its Scale of

Rates in August 2002 need to be borne in mind as they will significantly impact the financial position of the port:

- (i). While fixing the existing Scale of Rates of JNPT, an estimated throughput of 7.6 lakh TEUs for 2003-04 was considered. Reports appeared recently in the print media indicate that the JNPT Container Terminal had handled over 1 million TEUs in 2003-04.
- (ii). Royalty from NSICT for the year 2003-04 was estimated at 1 million TEUs. Reports indicate that NSICT had handled around 1.2 million TEUs during the year 2003-04.
- (iii). The estimated income from marine activity for the year 2003-04 may have varied on the positive side due to the steep increase in container traffic.
- (iv). The cost analysis made at the time of the last general revision revealed that the operations at the Bulk Terminals incurred a heavy loss and had to be cross-subsidised from the surplus available in the marine / estate activities. This position would undergo a change with the conversion of the Bulk Terminal into 3<sup>rd</sup> Container Terminal and the proposed plan to operate the converted terminal under BOT arrangement.
- (v). The shallow water berths at JNPT had already been pressed into commercial operation which would have also contributed to the revenue of JNPT.

6.2. In view of these developments, it can be reasonably believed that the financial position of the JNPT would have undergone favourable change.

7. Taking into consideration these developments, there can be a case for effecting *suo motu* reduction in vessel-related charges by more than 10%. Following the usual tariff validity cycle of two years prescribed, the next review of the Scale of Rates of the JNPT will fall due in September 2004. The actual financial position for the past two years and the estimated financial positions for the next two years would be scrutinized by us as a part of that exercise. Based on the position emerging then, this Authority will decide on further adjustment in tariff at JNPT. In order to carry out such scrutiny and publish the revised Scale of Rates well within time, the JNPT is advised to submit its proposal with all relevant cost details by 31 July 2004. If the JNPT does not come up with its proposal for the next general review of Scale of Rates within the stipulated time limit, this Authority will again take up this case in August 2004 *suo motu* to decide on further reduction in the vessel-related charges based on the information available.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides reduction in the vessel related charges at JNPT as follows:

- (i). The ceiling rates of all vessel-related charges prescribed in the Scale of Rates of JNPT will be reduced by 10%. The reduction in rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.
- (ii). There appears to be a case for further reduction in the charges at the JNPT. A decision on this aspect will be taken after analysis of the cost position at the time of the next general review of the Scale of Rates of JNPT which is due in September 2004. For this purpose, the JNPT should submit its proposal by 31 July 2004.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[Advt./III/IV/143/04-Exty.]